

Règlement

KTM 390 Duke Cup

- 2014 -

(version 1 du 12/12/13)

ARTICLE 1 : OBJET

Le présent règlement a pour objet de définir les modalités selon lesquelles le MC Motors Events et le Team Motors Events organisent, sous l'égide et avec l'accord de la F.F.M, dans le cadre de la promotion du sport motocycliste, une coupe intitulée :

KTM 390 Duke Cup

Cette coupe se déroulera dans le cadre des championnats nationaux et des épreuves internationales, ou épreuves commanditées par nos soins en conformité avec les règlements de ces compétitions, et sous la responsabilité de leurs organisateurs.
Un classement final sera établi à l'issue de la saison dans chacune des catégories, ainsi qu'un classement général.

ARTICLE 2 : CONDITIONS DE PARTICIPATION

2.1. PILOTES

Pourront participer à la KTM 390 Duke Cup les titulaires d'une licence F.F.M. NCA en cours de validité, les pilotes munis d'une licence NCB (ou d'une licence compétition à la journée) pourront également y participer en tant que "gentleman rider" (dans les conditions définies ci-dessous).
Les pilotes devront être âgés d'au moins 15 ans et titulaires du C.A.S.M. conformément aux règlements de la F.F.M.

Ne seront pas admis à participer à cette coupe (sauf dérogation exceptionnelle de l'organisation) :
- Tout pilote ayant été classé dans une course internationale, toutes disciplines CNV confondues.
- Tout pilote ayant marqué au moins 10 points en championnat national de Superbike (Supersport, Superbike), Promosport, (600 cc et 1000 cc) des saisons 2011, 2012 et 2013, à l'exception des side-Car.
- Le premier des coupes de marque et multimarques 2011, 2012 et 2013, tous constructeurs confondus.
- Le personnel de KTM France et les distributeurs KTM. Ils pourront cependant participer mais ne marqueront aucun point et ne percevront aucune prime.

Au moment de son engagement, le pilote fait une déclaration sur l'honneur de son palmarès. Toute fausse déclaration entraînera immédiatement l'exclusion de la coupe.
Il est par ailleurs entendu que les organisateurs de la KTM 390 Duke Cup se réservent le droit d'examiner et de refuser toute candidature présentant un caractère particulier afin d'en préserver l'esprit.

Néanmoins, les organisateurs se réservent le droit de permettre à un ou plusieurs pilotes ("gentleman rider") de participer à certaines courses et hors classement, moyennant des frais de bureau de 50 € et dans la limite de 2 meetings à l'année par pilote. La priorité à l'inscription sera néanmoins donnée aux pilotes inscrits au championnat complet, et ceux même si leur inscription pour la course est arrivée après.

Lors de son engagement, chaque pilote devra s'engager à respecter les règlements de la F.F.M. en général, et de la KTM 390 Duke Cup en particulier.

2.2. MACHINES

La KTM 390 Duke Cup est ouverte à tous les modèles achetés en France. **La machine doit être immatriculée.**

2.3. INSCRIPTIONS

Les pilotes souhaitant participer à la KTM 390 Duke Cup devront adresser leur bulletin d'inscription à l'adresse suivante :

MC MOTORS EVENTS
KTM 390 Duke Cup
14 rue cauchy
75015 PARIS

Pour être prise en compte une demande d'inscription devra impérativement comprendre un chèque de 350 € à l'ordre du MC Motors Events et le bulletin d'inscription rempli et signé.
Ce montant donnant droit à :
- Un tarif préférentiel auprès de certains de nos partenaires.
- L'ensemble des mailings, infos, résultats pour toute la saison,
- Un accueil pilote CUP sur chaque épreuve.

Les bulletins d'inscription aux différentes épreuves de la saison devront être renvoyés dès le début de saison. L'engagement à chaque épreuve est de 310€, voir annexe 1 article 1.

2.5. REMBOURSEMENT DES DROITS D'INSCRIPTION

La date butoir de remboursement du montant d'inscription est fixée au 01/01/2014. L'annulation à la saison devra se faire obligatoirement par lettre recommandée. Par ailleurs, il sera prélevé sur le remboursement une somme forfaitaire de 200€. Passé ce délai, les droits seront acquis. Le pilote ayant demandé le remboursement de ses droits ne pourra se réinscrire pour la saison 2015 en KTM 390 Duke Cup, sauf autorisation exceptionnelle de l'organisation.

ARTICLE 3 : ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

Voir Annexe 1.

ARTICLE 4 : RÈGLEMENT TECHNIQUE DES COMPÉTITIONS

Voir annexe 2.

ARTICLE 5: CLASSEMENTS, PRIX ET CHALLENGES

5.1. CLASSEMENT GÉNÉRAL

Un classement général sera établi à l'issu de chaque épreuve, le barème des points sera le suivant :

1er : 25 pts	**4e : 18 pts**	**7e : 14 pts**	**10e : 11 pts**	**13e : 8 pts**	**16e : 5 pts**	**19e : 2 pts**
2e : 22 pts	**5e : 16 pts**	**8e : 13 pts**	**11e : 10 pts**	**14e : 7 pts**	**17e : 4 pts**	**20e : 1 pt**
3e : 20 pts	**6e : 15 pts**	**9e : 12 pts**	**12e : 9 pts**	**15e : 6 pts**	**18e : 3 pts**	

Pôle position : 1 pt (1 point par week-end)
Meilleur tour en course : 1 pt (si précisé sur la feuille de résultat)

Les ex-æquo seront départagés en considération du nombre de première place, puis de secondes places, en cas de parfaite égalité, le dernier meilleur résultat enregistré entre les ex-æquo sera prépondérant.
En cas de contestation concernant l'interprétation d'un texte ou s'il existe une différence entre le présent règlement et un règlement édicté par la F.F.M., le texte fédéral prévaudra. Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement, il conviendra de faire référence aux différents règlements fédéraux (Code Sportif, Règlement général C.N.V., Code Disciplinaire).
En dernier ressort, la décision du jury de la manifestation s'imposera.
Pour les week-ends comportant 2 courses, l'intégralité des points sera distribuée à chaque course.

5.2. PRIX FINAL.
3 catégories seront récompensées en fin d'année :

1er Junior (15/24 ans)	à définir
1er Spirit KTM	à définir
1er féminine	à définir

5.3. LOTS SUR CHAQUE ÉPREUVE
Des lots supplémentaires (pneumatique, lubrifiant,…) pourront être attribués à chaque course. Ils seront confirmés à chaque épreuve.

5.4. CLASSEMENT MACHINE DE PRESSE OU GENTLEMAN RIDER
Les pilotes "gentleman rider" pourront participer à une épreuve et figureront sur le classement général de l'épreuve, mais ne marqueront pas les points et ne percevront ni primes ni lots.
La priorité à l'inscription sera donnée aux pilotes inscrits au championnat, et ceux même si leur inscription pour la course est arrivée après.

ARTICLE 6 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES COMPÉTITIONS

25 & 26 Avril 2014 - Ouverture du Bol 'Or - Magny-Cours (58) - 1 vitesse
17 & 18 Mai 2014 - Week-End Racing Cup GP Racer - Ledenon (30) - 2 vitesse
21 & 22 juin 2014 - Week-End Racing Cup GP Racer - Carole (93) - 2 vitesse
12 & 13 Juillet 2014 - Week-End Racing Cup GP Racer - Ales (30) - 2 vitesse
30 & 31 aout 2014 - Week-End Racing Cup GP Racer - Le Vigeant (86) - 2 vitesse
19 & 20 septembre 2014 - Ouverture des 24 heures Moto - Le Mans (72) - 1 vitesse
Soit un total de 10 courses sur 6 circuits différents.

ARTICLE 7 : KIT DE DÉPART

Un kit de départ obligatoire sera vendu à chaque pilote engagé.
Ce kit comprendra :
- Une **KTM** 390 Duke
- Une combinaison de cuir sur mesure **GIMOTO**
- Une paire de bottes **KTM PowerWear**
- Une paire de gants cuir **KTM PowerWear**
- Un casque intégral **SHOEI**
- Un silencieux **AKRAPOVIC**
- Un jeu de disques **KTM PowerParts**
- Un pack Protection chutes Moto **KTM PowerParts** (crash-bars, roulettes, protèges-mains)
- Un Kit carénage **KTM PowerParts** comprenant un sabot, un capot de selle et une tête de fourche
- Un jeu (avant et arrière) de plaquettes de frein **CL Brakes**
- Un train de pneu **Dunlop**
- Une kit de stickage "Cup" **PKS**
- Un stage de préparation et d'entrainement obligatoire de 2 jours au **pôle mécanique d'Ales** les 27 & 28 mars 2014.

Une offre **KTM Assurances** sera proposée aux participants.

Le détail du montant de chaque élément sera communiqué avec l'envoi des bons de commande.
Les pilotes devront commander les éléments du kit par le biais de leur concessionnaire KTM.
Tout pilote non en conformité ne pourra prétendre à ses primes d'arrivée et se verra exclu du classement de la course. Il ne pourra également demander le remboursement de ses droits d'engagement à la course et à la coupe.

ARTICLE 8 : PUBLICITÉ ET TENUE DES PILOTES

8.1. TENUE DES PILOTES
Chaque pilote devra posséder une tenue de coureur conforme à la réglementation F.F.M.
La combinaison cuir, le casque, les bottes et les gants seront de la marque du partenaire. **La combinaison devra porter les publicités des partenaires de la coupe aux endroits indiqués.**
En cas d'absence de ces publicités, un premier avertissement sera fait au pilote par lettre recommandée ou remise en main propre. A partir de la seconde infraction, le pilote sera sanctionné par un retrait de 3 points et par le non versement de ses primes d'arrivée jusqu'à la remise en conformité de son équipement (les primes perdues le sont définitivement, la remise en conformité n'est pas rétroactive). A la 3ème infraction (qui peut intervenir durant le même week-end que la 2nd infraction), le pilote sera exclu du championnat. Cette règle ne s'applique pas si l'organisateur n'est pas en mesure de fournir ces publicités.
Le port d'une protection dorsale rigide et **étiquetée à la norme** est obligatoire, celle-ci est portée dans la combinaison. Lors de la mise en pré-grille, si le pilote ne porte pas une tenue homologuée, il se verra refuser l'accès à la piste.

8.2. PUBLICITÉ SUR LA MACHINE
Chaque concurrent devra OBLIGATOIREMENT apposer sur sa machine les publicités conformément au plan d'identification spécifique (le plan et les stickers seront donnés aux pilotes par l'organisation avant ou lors de la 1ère épreuve).
Les concurrents auront le restant de la machine pour apposer d'autres annonceurs, à condition que ceux-ci ne soient pas concurrentiels aux firmes patronnant la coupe et des partenaires de la KTM Duke 390 Cup, ou contraire à la réglementation française sur les alcools, les tabacs, les bonnes mœurs ou les sectes.

En cas d'absence de ces publicités, un premier avertissement sera fait au pilote par lettre recommandée ou remise en main propre. A partir de la seconde infraction, le pilote sera sanctionné par un retrait de 3 points et par le non versement de ses primes d'arrivée jusqu'à la remise en conformité de son équipement (les primes perdues le sont définitivement, la remise en conformité n'est pas rétroactive). A la 3ème infraction (qui peut intervenir durant le même week-end que la 2nd infraction), le pilote sera exclu du championnat. Cette règle ne s'applique pas si l'organisateur n'est pas en mesure de fournir ces publicités.

8.3. EXPLOITATION PUBLICITAIRE

Le Team Motors Events et les partenaires de la coupe se réservent le droit d'exploiter tous les résultats à des fins publicitaires. Le pilote s'engage de son côté à respecter tous les accords publicitaires conclus dans le cadre de la coupe et autorise KTM France, le Moto Club, le Team Motors Events et les partenaires de la coupe à exploiter ses résultats, son image à des fins publicitaires.
Lors de l'inscription, chaque pilote reconnaîtra être libre de tous engagements ou obligations avec des tiers lui permettant de respecter totalement les termes du présent règlement en général, et de l'article 7 en particulier.
Aucune marque, société ou association (non partenaire de la KTM 390 Duke Cup) ne peut utiliser le logo ou les résultats à des fins publicitaires ou commerciales sans l'accord préalable des organisateurs.

ARTICLE 9 : CONTRÔLE ET SANCTIONS

A l'issu de chaque épreuve, les trois premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.
Toute infraction, si minime soit-elle, pourra entraîner une sanction prise par le jury de l'épreuve pouvant aller jusqu'à l'exclusion du concurrent.
Si la faute s'avère suffisamment grave, l'organisateur dans le cadre du code de discipline et d'arbitrage de la F.F.M. pourra prononcer l'exclusion définitive pour la saison.

9.1. DÉMONTAGE

Le directeur de course et les contrôleurs techniques se réservent le droit de procéder à toute vérification technique supplémentaire par les techniciens et de prélever une ou plusieurs pièces en vue de les contrôler dans les ateliers du constructeur concerné.
En cas de non-conformité, les pièces seront saisies par l'organisation.
En cas de conformité, l'organisateur s'engage à renvoyer les pièces dans les plus brefs délais et à fournir les joints pour un remontage moteur si celui-ci a été ouvert. Dans le cas d'un démontage de la moto le retour est aux frais du pilote.

9.2. SANCTIONS

Toute infraction au règlement technique entraînera :
- à la première infraction, la non-comptabilité des points de l'épreuve et le non-classement de celle-ci
- à la deuxième infraction, l'exclusion définitive pour la saison

Ces décisions disciplinaires feront l'objet d'une validation par la FFM.
Les meetings se composant de 2 courses, si une infraction est sanctionnée lors de la première course et une nouvelle fois dans la seconde course, de ce même meeting, l'exclusion de la saison ne sera pas appliquée.

ARTICLE 10 : RÉCLAMATIONS

Une réclamation écrite accompagnée d'un montant de 75 € pourra être déposée auprès du directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats, lorsqu'il s'agit d'une réclamation relative aux classements de l'épreuve.
Pour un démontage moteur, elle devra être accompagnée d'un montant de 300 €. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ARTICLE 11 : ASSURANCES

Les organisateurs de chaque épreuve ont contracté une police d'assurance garantissant leur responsabilité civile en cas d'accident survenu pendant la manifestation, conformément à l'article R 331-30 et A 331-32 du code du sport.

ARTICLE 12 : INTERPRÉTATION – LITIGES

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.
Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la C.N.V., après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.
Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

ARTICLE 13 : MATERIELS SUR LES CIRCUITS

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 14 : RESPECT D'AUTRUI

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale de la KTM 390 Duke Cup. Pour cela, nous vous demandons :
- De na pas attiser les riverains ou autre personne dans le paddock
- De ne pas faire rouler de machine, quelque soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre
- De ne pas faire de burn ou de rupteur dans les paddocks et sur la piste
- De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks
- De tenir les chiens en laisse
- Et de stopper tout bruit de moteur après 20h

Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion du championnat pourront être prises.

ARTICLE 15 : LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou accompagnateurs fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux et reste sous l'entière responsabilité du pilote. Les bracelets devront être fermés au poignet de façon à ce qu'ils ne puissent être retiré. Tout bracelet mis de façon à permettre d'être passé d'une personne à une autre sera détruit et non remplacé.

ANNEXE 1 : **Organisation des compétitions**

1. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les bulletins d'inscription pour chaque course devront être envoyés en début de saison. Ils devront être accompagnés de 2 chèques de règlement de 50% du montant total de l'inscription à la course (**310€**, transpondeur compris).
1 mois avant l'épreuve, le 1er chèque de la course sera encaissé, 15 jours plus tard le second.
Pour toute annulation 1 mois ou plus avant l'épreuve, les 2 chèques seront renvoyés. Si l'annulation a lieu entre 15 et 30 jours avant la course, seul le second chèque sera renvoyé. Si l'annulation intervient moins de 15 jours avant l'épreuve, aucun remboursement ne sera possible, sauf présentation d'un certificat médical de moins de 5 jours, le second chèque sera alors renvoyé. Les annulations doivent être faites par lettre recommandée, mail (motors-events@wanadoo.fr) ou par courrier remis en main propre à l'organisation.
En cas de blessure ou casse lors des essais libres, aucun remboursement d'engagement ne sera possible, et ce même avec un certificat médical. De même en cas d'annulation du meeting par décision fédérale, aucun remboursement d'engagement ne sera effectué.

Les engagements seront clos impérativement 1 mois avant la date de chaque manifestation. Les pilotes sollicitant un engagement après cette date, pour autant qu'il reste des places disponibles, devront s'acquitter d'une pénalité de 40€.

Les opérations de contrôles administratifs et techniques auront lieu le vendredi de 10h à 12h30 et de 14h00 à 18h30. Les opérations de contrôle administratif et techniques devront être terminées le vendredi 18h30 (sauf autorisation exceptionnelle donnée par l'organisation).
Les pilotes ne pourront pas prendre le départ des essais chronométrés s'ils n'ont pas effectué les contrôles administratifs et techniques.

Le passage au contrôle technique doit se faire sabot et coque arrière déposés, pour faciliter le contrôle des différents éléments de sécurité s'y référant.

Avant la 1ère manche, un chèque de caution de 250 € pour le transpondeur sera demandé à chaque pilote. Ce chèque de caution sera conservé par l'organisation toute la saison et restitué après la dernière épreuve.

Chaque concurrent devra présenter aux vérifications administratives :
- CASM,
- Licence en cours de validité,

Chaque pilote devra présenter aux vérifications techniques :
- Sa machine en parfait état de marche et conforme au règlement technique,
- Sa tenue complète de pilote,
- La carte grise de sa machine

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série et de la course, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet. Les organisateurs se réservent le droit de refuser le départ des essais ou de la course à un pilote ne présentant pas les conditions nécessaires de sécurité.

1.1. CONCURRENT POSSEDANT DEUX MACHINES

Si le concurrent dispose de deux machines, il sera nécessaire de les faire contrôler toutes deux par les contrôleurs techniques. Le pilote possédant deux machines (qui ont été contrôlées) pourra utiliser ses deux machines pendant les essais chronométrés et aura possibilité d'utiliser l'une ou l'autre pour les courses à conditions qu'elles soient de la même classe. Le choix devra se faire avant la fermeture du parc d'attente.

2. QUALIFICATIONS

Pour chaque épreuve, il est prévu deux séances d'essais chronométrées de 15 minutes minimums.
Si le nombre d'engagés impose l'organisation de plusieurs séries, les pilotes seront répartis par tirage au sort sans distinction des catégories pour la première épreuve et en fonction du classement provisoire pour les suivantes. Les pilotes non classés seront ensuite répartis par tirage au sort.
Ex: si les qualifications sont partagées en trois groupes, le 1er du classement provisoire sera dans le 1er groupe, le 2ème dans le second, le 3ème dans le 1er, le 4ème dans le second groupe etc…
Le nombre de pilotes admis pour chaque série d'essais chronométrés sera celui figurant sur le document d'homologation du circuit, et figurant sur le règlement particulier.
Tous les pilotes seront qualifiés pour les finales sans contrainte de temps minimum, seule la capacité des circuits déterminera si certains pilotes ne pourront rouler.

L'organisation se réserve le droit de choisir le nombre de pilotes qui participeront à la finale A et à la finale B, voire à la finale C, ceci ayant pour but de faire rouler un maximum de pilotes.

3. BRIEFING

Un briefing sera organisé avant chaque épreuve, le vendredi après-midi. Au cours de ce briefing, des informations importantes vous seront données sur le déroulement de la course. **Aussi la présence de chaque pilote est obligatoire pour toute la durée du briefing sous peine de pénalités en cas d'absences (Stop & Go de 20s qui sera appliqué lors de la 1ère vitesse). Le lieu et l'heure du briefing seront précisés sur le panneau d'affichage officiel.**
Une feuille de présence sera établie pour chaque briefing que chaque pilote devra signer.

4. COURSES

La procédure de départ des courses sera de type simplifiée (article 3 du règlement général 2014 pour les épreuves de vitesse).

4.1. ÉPREUVE DE VITESSE CLASSIQUE

La finale se déroulera sur une distance d'environ 40 km plus ou moins un tour.
Les circuits mesurant moins de 2,5 km au tour pourront réduire cette distance à environ 30 km.
Toutefois le Directeur de courses peut modifier ces distances.

4.2. ARRET AUX STANDS
Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite et sans doubler. Le pilote ne peut rentrer en roues libres dans les stands, le moteur doit être coupé au dernier moment pour des raisons de sécurité (éviter une collision avec un piéton traversant la voie des stands)

Chaque pilote est responsable du respect des consignes de sécurité (art 26 des règles générales pour les épreuves de vitesse). Le non respect de ces consignes de sécurité sera passible d'un stop and go de 30 secondes allant, en cas de récidive, jusque la disqualification.

4.3. ARRET DE LA COURSE
Tel que réglementé à l'article 6 du règlement général CNV 2014.

4.4. CLASSEMENT DE LA COURSE
Le classement sera établi en fonction du nombre de tours accomplis et du temps de passage.
Pour être classé, un pilote devra avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci, dans délai défini par le RP. A l'issu de chaque épreuve, les 3 premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

ANNEXE 2: **Règlement technique des compétitions**

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Pour tous les points non prévus dans le règlement particulier, la machine devra être conforme aux règles générales C.N.V. 2014.
Les reniflards de réservoir d'essence et de radiateur d'eau devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs de capacité minimale de 0,5 litre. Le système de recyclage d'origine devra être conservé et aboutir dans la boîte à air.
Tous les bouchons de remplissage, de niveau et de vidange d'huile, ainsi que la cartouche de filtre à huile et tous les raccords hydrauliques seront freinés par un fil métallique de sécurité.
Afin de prévenir toute pollution de l'environnement, chaque pilote devra utiliser tapis environnemental (pas de simple moquette) au moins aussi grand que sa machine pour les opérations de mécanique dans le paddock. Tout infraction sera pénalisée d'une amende de 50€.

2. PNEUMATIQUES

Ils devront être du type considéré (SPORTSMAT 2) de la marque partenaire (DUNLOP) de l'épreuve, en sachant qu'il sera proposé des trains de pneus pluie de la marque partenaire. La liste complète des références autorisées est en annexe 3.

3. SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Il devra être de la marque du partenaire, AKRAPOVIC, et de modèle existant dans le commerce KTM Power Parts. Aucune modification ,e sera admise. Il est autorisé de retirer le catalyseur ainsi que le filtre anti-pollution.
Un contrôle sono métrique aura lieu lors des vérifications techniques, le nombre maximum de dB sera de 102 aux régimes suivants : 5500t/m

4. PIÈCES À RETIRER OBLIGATOIREMENT

- béquilles
- clignotants
- rétroviseurs
- repose pieds passager
- phare et support de phare
- feux arrière
- klaxon
- support de plaque minéralogique
- protection de chaîne
- barre de maintien passager
- poignées de béquillage
- comodo d'éclairage

Seul l'interrupteur d'arrêt moteur et de démarreur doit rester présent au guidon droit.

5. TABLEAU DES MODIFICATIONS AUTORISÉES

PARTIE CYCLE

5.1. FOURCHE

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Quantité et qualité d'huile libres. Modification des tés interdite. Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).
Le changement des bouchons supérieurs de fourche pour un modèle adaptable permettant ainsi les réglages en précontrainte des ressorts ainsi que les réglages extérieurs d'hydraulique de détente sont interdits.
Les tubes et fourreaux doivent rester d'origine.

5.2. AMORTISSEUR DE DIRECTION

Autorisé. Il doit obligatoirement être fixé sur le té de fourche. La méthode de fixation doit être de bonne qualité. L'amortisseur ne doit en aucun cas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage. Les amortisseurs latéraux sont interdits pour raison de sécurité.

5.3. AMORTISSEUR ARRIÈRE

Origine. Fixation d'origine.

5.4. REPOSE PIEDS ET PLATINES

Libres. Les repose-pieds devront être d'une longueur minimum de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas de type pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière Téflon, plastique ou équivalent.

5.5. FREINS

Les vis des fixations des étriers doivent être freinées par un fil de sécurité. Les durites de frein peuvent être remplacées par des durites de type « aviation » (fortement recommandé). La séparation des durites de frein devra se faire au dessus du Té de fourche inférieur. Modification du bocal d'origine du maître cylindre arrière autorisée.
Sont autorisés :
- Les durites aviation de marque quelconque (1 durit par étrier au départ du maître cylindre),
- Le liquide de frein de marque quelconque.

Les étriers de frein et le Maitre Cylindre doivent être d'origine (du type considéré), les plaquettes de frein doivent être de marque CL Brakes.

5.6. TABLEAU DE BORD

Le compteur et son entraînement pourront être retirés, un compte tours devra être présent et en ordre de marche, son support reste libre.

5.7. LEVIERS

D'origine du type considéré ou présents dans le catalogue KTM Power Parts. Tours les leviers (embrayage, freins...) doivent se terminer par une sphère (diamètre de cette sphère : 16mm minimum). Cette sphère peut etre applatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

5.7.1. PROTECTION DES LEVIERS

La protection du levier de frein est obligatoire. Les dispositifs de protection des leviers doivent faire l'objet d'une construction de série et être normalement distribués dans le commerce. Les fabrications maison sont interdites. Le responsable du contrôle technique pourra refuser ses dispositifs s'ils ne correspondent pas à l'article 5.7.1 ou s'ils sont considérés comme dangereux.

5.8. COUPE-CIRCUIT

Les motos devront OBLIGATOIREMENT être équipées d'un coupe-circuit relié au pilote (type jet ski) afin d'arrêter le moteur en cas de chute. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

5.9. ROUES ET ENTRETOISES
Les roues d'origine, ou copies de roues d'origine dans les mêmes dimensions, doivent être conservées. Les jantes en magnésium, carbone ou titane sont interdites.

5.10. SELLE
La partie avant pourra être modifiée par retrait de la mousse de rembourrage.

5.11. TRANSMISSION SECONDAIRE
Elle pourra être remplacée. Attaches rapides interdites. La boite de vitesse doit être d'origine du type considéré.

PARTIE MOTEUR
5.12. REGLAGE D'INJECTION
Le faisceau de câbles original doit être conservé ainsi que l'UCE. Aucune modification autorisée à l'exception de la cartographie du silencieux.
Les contacteurs à clefs doivent rester à leur place, et être fonctionnels.
le Boitier ECU (injection/allumage) pourra être remplacé à chaque course par un boitier fourni par KTM France.

5.13. SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT
Radiateur d'origine du type considéré à sa position d'origine. Le calorstat et le ventilateur pourront être retirés. Le liquide de refroidissement devra être vidangé et remplacé par de l'eau, seul de l'alcool éthylique peut être rajouté. Les radiateurs additionnels sont interdits.

5.14. BOUGIES
Indice thermique libre.

5.15. PROTECTION CARTERS MOTEUR
Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant fixé correctement et de façon sure par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.
Il est possible d'ajouter à cette cela des protections de carter moteur type patins en plastique dont la longueur n'excèdera pas de plus de 20mm de chaque cotés la largeur du carénage.

5.16. PROTECTION CHAINE
Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.
Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type **nylon ou téflon ou matériaux composites** ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm. Sa fixation doit être assurée impérativement par des vis ou des rivets (pas de rizlan).

5.17. SUPPORT DE BEQUILLE
Les supports de béquilles devront être réalisés en **nylon, téflon, ou matière équivalente**, et auront les dimensions suivantes :
Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait. Les systèmes de V inversé type endurance sont interdits.

5.18. PROTECION DE CADRE
Les côtés du cadre pourront être protégés par des protections en composite de carbone kevlar, ces protections épouseront la forme du cadre.

5.19. FILTRE À AIR
La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur la machine homologuée mais les tuyaux de drainage doivent être fermés (obstrués). Le filtre à air doit être d'origine ou adaptable se fixant dans la boîte à air en place et lieu de l'élément d'origine. Les modifications et suppressions des boîtes à air sont interdites.

5.20. POIGNEES D'ACCELERATEUR
Poignées d'accélérateur libres.

6. PIÈCES DEVANT RESTER D'ORIGINE
PARTIE CYCLE
6.1. CADRE
D'origine. Renforts de cadre interdits. Le té de fourche doit être d'origine du type considéré.

6.2. GUIDON
Les extrémités du guidon doivent être bouchées. Masses libres. Les guidons adaptables sont autorisés s'ils respectent la forme d'origine. Toute réparation de guidon interdite.

6.3. BATTERIE
La batterie doit conserver les dimensions d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.

PARTIE MOTEUR
6.3. MOTEUR
D'origine, seront autorisées les tolérances figurant sur le manuel de réparation de chaque constructeur.
Tout apport ou enlèvement de matière est interdit.
Toute modification moteur est interdite.
Joint de culasse et embase doivent être identiques en dimension à l'origine.
Le débridage est autorisé et ne doit consister qu'à remettre la machine en question en conformité avec le modèle non bridé de référence (débridage constructeur). Le débridage ne peut intervenir qu'à travers un échange de pièces ou le retrait d'un dispositif restrictif. en aucun cas, il n'est possible de retoucher une pièce pour atteindre ce but.

6.4. RÉSERVOIR D'ESSENCE
Il devra rester d'origine ainsi que son système de robinet d'essence. Seul le remplacement du bouchon par un modèle adaptable est autorisé, les vannes de type "Zennith" sont interdites. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est recommandé.

6.5. SABOT MOTEUR

Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous au maximum de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée. Ils doivent être démontables à la main par les commissaires, le directeur de course étant le seul a décidé de leur absence ou non. Le ruban adhésif est interdit.

7. CARBURANT

La machine doit fonctionner avec un carburant sans plomb vendu aux pompes routières. Aucun additif n'est autorisé.

Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de l'organisateur si elle se révèle négative. Si elles se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondants. Dans tous les cas, la contre analyse sera aux frais du pilote.

8. PLOMBAGE DES MOTEURS

Lors de n'importe quelle épreuve un passage sur le banc de puissance pourra être effectué sur chaque machine et plusieurs plombs pourront être apposés sur le moteur de la machine vérifiée.

Suite à ce passage, un P.V. de puissance et de couple sera remis à l'organisation. Les organisateurs tiendront à disposition des concurrents leur P.V. Ces passages au banc serviront à définir plus précisément les performances admissibles pour chaque type de machine.

9. DÉPLOMBAGE

Le déplombage des moteurs est interdit entre chaque épreuve même pour les opérations de maintenance.

Si à la course suivante le plombage venait à manquer ou était non-conforme, l'exclusion du concurrent des courses de la manche précédente serait appliquée. De même, si lors de la mise en parc fermé le plombage n'est pas conforme ou un plomb venait à manquer, le concurrent sera exclu du classement de la manche.

Le déplombage ne peut intervenir qu'avec l'accord de l'organisation.

10. CARENAGES

Les têtes de fourche doivent être de de type "saute vent" du modèle du pack partenaire, Les modèles enveloppants ou fixes sont interdits.

Les fixations doivent être de fabrication solide et ne présenter aucun danger. Les commissaires se réservent le droit de refuser tout montage jugé dangereux.

L'ajout de conduit pour relier la boite à air est strictement interdit.

11. PLAQUES DE COURSE

Les machines devront être équipées des plaques numéros du kit de départ KTM..

Elles seront impérativement trois :
- Une sur l'avant de la machine (au centre du carénage, ou de chaque coté),
- Deux à l'arrière de la machine.

Pour les coques arrière étroites, un seul numéro sera autorisé (sens de lecture : le bas du numéro vers l'arrière de la moto)

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

ANNEXE 3: **Tableau des pneumatiques autorisés**

A venir